

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen



Richtlinie des Landes Hessen zur
Förderung der Nahmobilität

-Durchführungserlass-

September 2022

Dokumentation der Änderungen

Erstfassung 29. August 2017

1. Änderung April 2018

- I 4 Antragsberechtigte: Klarstellung Landkreise
- II 2.1 (4) Ausnahme von Haltestellen
- II 2.1 (7) Einzelfallentscheidung für die Standards von Radschnellverbindungen
- II 2.1 (12) Erläuterung der Förderung von Planungsleistungen in Verbindung mit baulichen Maßnahmen nach 2.1
- II 3 Redaktionell: Auflagen in Bescheiden
- II 3.2 Erläuterung der Fördersätze von Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit
- II 3.3 (1) Stichtag zum Grunderwerb
- II 3.4 (2) Aufzählung von Radschnellwegen und innerörtlichen selbstständigen Fußwegen als besondere Gründe für die Zuwendungsfähigkeit von Straßenbeleuchtung
- II 4.1 Prioritätensetzung – Tabelle 1
Bau und Ausbau von selbstständigen Fußwegen wurde von Priorität III auf II eingestuft
Planungsleistungen von Radwegen wurden von Priorität III auf II eingestuft
- II 4.1 Erläuterung des grundsätzlichen Ausschlusses von Erhöhungsanträgen und der Position „Unvorhergesehenes“
- II 4.2 (11) Klarstellung der Bagatellgrenze für Planungsleistungen nach II 2.1 für investive Maßnahmen in Höhe von 2.000 Euro
- III A 5 Konkretisierung von Maßnahmen, die nicht als Beginn des Vorhabens gelten
- III A 12 Erläuterung der Kombinationsmöglichkeit mit anderen Förderprogrammen

2. Änderung November 2019

Hinweise: „GVFG – Kompensationsmittel“ ersetzt durch „Mobilitätsfördergesetz (MobFöG)“

- II 2.1 (7) Aktualisierung Radschnell- und Raddirektverbindung
- II 2.1 (12) Aktualisierung Planungsleistungen in Verbindung mit Bauleistungen
- II 2.3 (1) Aktualisierung und Erläuterung Medien und Kampagnen
- II 2.3 (2) Eine Kommune ist Landkreis, Stadt oder Gemeinde
- II 3.3 Zuschüsse der Landkreise an die Gemeinden sind als Eigenmittel der Gemeinden zu werten.
- II 3.4 (4) Erläuterung nicht förderfähiger Baunebenkosten
- II 4.2 (11) Vorhabenbeginn in Abweichung zum „Handbuch Nahmobilitäts-Check“
- III A 12. Erläuterung zu Kumulation mit EU- und Bundesmitteln

3. Änderung Dezember 2019

- II 2.1 (12) Konkretisierung, dass für Radschnell- und Raddirektverbindung Machbarkeitsstudien nach II 2.2 (3) gefördert werden können

4. Änderung September 2020

- II 2.1 (1) Konkretisierung, dass im Einzelfall Markierungsarbeiten als eigenständige Maßnahme gefördert werden können
 - II 3.4 (2) Aufnahme der Beleuchtung von Schulwegen außerorts als besonderer Grund für die Förderfähigkeit von Straßenbeleuchtung und Konkretisierung des Einsatzes von bedarfsgerechten, d.h. sensorgesteuerten, Systemen, die wo möglich mit Photovoltaik betrieben werden um die Unterhaltskosten zu minimieren.
- III Nr. 7 Tab. 3 Zweckbindungsfrist für Markierungen als eigenständige Maßnahmen 7 Jahre

5. Änderung März 2021

Berücksichtigung der Neufassung der Nahmobilitätsrichtlinie vom 16. März 2021

- II 2.1 (13) Neuer Fördergegenstand: Projektsteuerung der Planung einschließlich der Vorbereitung der notwendigen Genehmigungen und Schaffung der planerischen Voraussetzung für eine Förderung und eine fachliche Begleitung der Gremien bei kreisübergreifenden Maßnahmen mit besonders komplexen Genehmigungsverfahren und besonderem Koordinationsbedarf wie beispielsweise Rad-schnell- oder Raddirektverbindungen
- II 3.2 Ersatz des Begriffs „besonderes Landesinteresse“ durch die Konkretisierung „besondere überkommunale verkehrliche Bedeutung“ um den Fördersatz um 10 Prozentpunkte anzuheben.

6. Änderung August 2022

Berücksichtigung der Neufassung der Nahmobilitätsrichtlinie vom 29.08.2022

- II 1 Neufassung der Kofinanzierung mit Bundesmitteln und Streichung der Kofinanzierung mit Mobilitätsfördergesetz
- II 1 Folgeänderung des Hinweises: Streichung aufgrund von Streichung Kofinanzierung mit Mobilitätsfördergesetz in der Richtlinie
- II 2.1 – 2.3 Aufnahme von konkret messbaren Maßnahmenzielen gemäß VV zu § 44 LHO
- II 2.1 (3) Neuaufnahme des Hinweises, dass Zählstellen ergänzende Infrastruktur sind
- II 2.1 (9) Aufnahme von Fahrradzonen als investive Maßnahmen
- II 2.1 (12) Konkretisierung Förderung von Planungsleistungen
- II 2.1 Klarstellung, dass eine grundhafte Erneuerung von Maßnahmen im Sinne dieser Richtlinie ein Ausbau ist
- II 2.2 Aktualisierung Titel in „Konzepte“
- II 2.2 (3) Erweiterung Fördergegenstand, um auch Verkehrsversuche, die manchen Maßnahmen vorausgehen und z.T. mit provisorischen Maßnahmen verbunden sind zu fördern
- II 2.2 (3) Folgeanpassung des Hinweises durch Änderung im Richtlinien-text, neuer Hinweis der die exemplarische Umsetzung erläutert
- II 2.2 (5) Änderung des Hinweises zu den Obergrenzen für die Öffentlichkeitsarbeit. Die Obergrenzen wurden erhöht, um auf Preisanpassungen einzugehen
- II 2.3 Neuer Hinweis, dass Displays und Säulen für Zählstellen grundsätzlich förderfähig sind, sowie Erhöhung der Zuwendungen, um auf Preisanpassungen einzugehen
- II 3.2 Klarstellung der widersprüchlichen Formulierung des Fördersatzes aus der Änderung 2021

- II 3.3 Ergänzung bezüglich des Vorgehens bei Mehrausgaben (z. B. durch Munitionsfunde trotz vorher durchgeführter Bodengutachten) und der Anwendung von Preisgleitklauseln
- II 3.3 Neuer Hinweis zu Mehrausgaben, Erläuterung begründeter Einzelfälle
- II 3.3 Verschiebung im Hinweis: Satz aus Hinweis von ehemals 4.1 (Version April 2021), analog zu Änderung im Richtlinientext (Anerkennung von Mehrausgaben)
- II 3.4 (2) Streichung des Nachsatzes im Hinweis „um Unterhaltungskosten gering zu halten“
- II 3.4 (4) Änderung des Hinweises zur DIN 276 – Nicht zuwendungsfähig sind die Kostengruppen 700 und neu 800
- II 4.1 Streichung des Hinweises dass Anträge auf Erhöhung der Zuwendung nicht anerkannt werden aufgrund der Änderung im Richtlinientext (II 3.3)
- II 4.3 Verlängerung des Bewilligungszeitraums um ein Jahr auf insgesamt fünf Jahre
- II 4.3 Verschiebung im Hinweis von ehemals Teil III A 1. an diese Stelle
- II 4.3 Richtlinientext Teil III 11. (Version April 2021) Satz 1 und 2 hierher verschoben
- III A 6. Aufnahme der Regelung zur Ausnahme vom Refinanzierungsverbot
- III A 9. Konkretisierung der Zweckbestimmung von Anlagen zur Verbesserung der Sicherheit bei der Querung von Bundes-, Landes-, oder Kreisstraßen für den Rad- und Fußverkehr (z. B. Querungshilfen).

Inhalt

I	Richtlinienübersicht	1
1	Ziel der Förderung	1
2	Inhalt der Richtlinie.....	1
3	Fördergebiet.....	1
4	Antragsberechtigte.....	1
5	Zuständige Stellen	2
II	Einzelbestimmungen	4
1	Gegenstand der Förderung.....	4
2	Zuwendungszweck	4
2.1	Investive Maßnahmen	4
2.2	Konzepte.....	8
2.3	Öffentlichkeitsarbeit.....	11
3	Art, Umfang u. Höhe der Förderung (Zuwendung)	13
3.1	Art der Zuwendung.....	13
3.2	Umfang und Höhe der Förderung (Zuwendung).....	13
3.3	Zuwendungsfähige Ausgaben	15
3.4	Nicht zuwendungsfähige Ausgaben	18
4	Verfahren	19
4.1	Antragsstellung und Bewilligung.....	19
4.2	Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung.....	22
4.3	Mittelabruf	23
5	Weitere Bestimmungen	24
III	Allgemeine Förderbestimmungen	25
A	Allgemeine Förderbestimmungen	25
B	Beihilferechtliche Einordnung	33
C	Inkrafttreten	33
D	Abkürzungsverzeichnis der Hinweistexte	34

In den nachfolgenden Erläuterungen zur Durchführung der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität ist der Text der Richtlinie *kursiv* dargestellt.

I Richtlinienübersicht

1 Gegenstand und Ziel der Förderung

Das Land Hessen fördert die Nahmobilität durch Mittel für Investitions- und Planungskosten. Gefördert werden Projekte für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad (ggf. mit elektrischer Unterstützung) und weitere nicht motorisierte Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten auch in der Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr. Dafür sollen die Sicherheit und Qualität des Aufenthalts auf Straßen, Wegen und Plätzen, in Bahnhöfen und in Bus und Bahn erhöht werden. Dies gilt sowohl für den ländlichen Raum als auch für das städtische Umfeld.

Leitziel ist die Stärkung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

2 Inhalt der Richtlinie

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie Zuwendungen für Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in den Bereichen Infrastruktur, Planung und Kommunikation.

Teil II bestimmt die Förderung im Einzelnen.

Teil III enthält die Allgemeinen Förderbestimmungen.

3 Fördergebiet

Das Fördergebiet umfasst das Land Hessen.

4 Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind:

- (1) Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände*
- (2) Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturunternehmen, soweit diese Unternehmen Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs erfüllen, für die die Kommunen zuständig sind.*

Hinweis: Nach Hessischer Landkreisordnung (HKO) § 1 Abs. 1 sind die Landkreise Gebietskörperschaften und Gemeindeverbände. Somit sind Kreise und Landkreise ebenfalls antragsberechtigt.

5 Zuständige Stellen

5.1 Fach- und Vollzugsaufsicht

Die Fach- und Vollzugsaufsicht liegt bei dem für Verkehr zuständigen Ministerium:

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden

Tel.: 0611 815-0

Fax.: 0611 815-2225

E-Mail: poststelle@wirtschaft.hessen.de

www.wirtschaft.hessen.de

5.2 Bewilligungsbehörde

Die Aufgaben der Bewilligungsbehörde liegen bei Hessen Mobil:

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil)

Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

Tel.: 0611 366-0

E-Mail: verkehrsinfrastrukturfoerderung@mobil.hessen.de

www.mobil.hessen.de

Förderanträge, Mittelabrufe und Verwendungsnachweise sind dem zuständigen Fachdezernat vorzulegen:

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement - Standort Kassel

Fachdezernat Verkehrsinfrastrukturförderung Nord

Leuschnerstraße 73

34134 Kassel

Tel.: 0561 7667-0

E-Mail: VIFNord@mobil.hessen.de

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement - Standort Darmstadt

Fachdezernat Verkehrsinfrastrukturförderung Süd

Groß-Gerauer Weg 4

64295 Darmstadt

Tel.: 06151 3306-0

E-Mail: VIFSued@mobil.hessen.de

*Hessen Mobil stellt die Zuständigkeitsbereiche der Fachdezernate, die Antrags- und sonstigen
Formulare unter <https://mobil.hessen.de/verkehr> bereit.*

II Einzelbestimmungen

1 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung sind kommunale Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie des sonstigen nicht motorisierten Verkehrs.

Gefördert werden bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere der Knotenpunktumbau im Zuge von Radrouten und Routen der Fußverkehrsnetze. Schwerpunkte der Förderung sind der Bau von Radschnell- und Rad-Direktverbindungen, der Ausbau der hessischen Schulradrouten sowie innovative Modellprojekte zur Förderung der Nahmobilität. Darüber hinaus werden Planungsleistungen und Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, die das Ziel haben, den Fuß- und Radverkehr zu fördern.

Die Mittel dienen auch der Kofinanzierung von Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs bei Kap. 07 15 – FP 76 „Zuweisungen von Bundesmitteln für den Fuß- und Radverkehr“.

2 Zuwendungszweck

Zweck der Förderung sind Projekte, die geeignet sind,

- sicheren Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten,*
- die selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu stärken,*
- die Teilhabe an Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen zu erhöhen,*
- motorisierten Individualverkehr auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern.*

Dabei ist der Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr angemessen Rechnung zu tragen.

2.1 Investive Maßnahmen

Ziel der Förderung investiver Maßnahmen ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr einschließlich der Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr, um die Sicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu steigern. Mit der Förderung von Planung und Bau investiver Maßnahmen werden insbesondere folgende Teilziele verfolgt:

- die Schließung von Netzlücken im Rad-Hauptnetz Hessen, den regionalen und lokalen Radnetzen sowie den europäischen, nationalen und hessischen touristischen Radfernwegen,*

- *die Ergänzung des Radnetzes durch Raddirekt- und Radschnellverbindungen in Relationen mit besonders hohem Potenzial an Pendlerinnen und Pendlern,*
- *die Schaffung von diebstahlsicheren Radabstellmöglichkeiten,*
- *die Schaffung einer einheitlichen Wegweisung,*
- *die Beseitigung von Defiziten gegenüber den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards im Rad- und Fußverkehr,*
- *die Beseitigung von Defiziten der Verkehrssicherheit insbesondere für den Rad- und Fußverkehr,*
- *die Schließung von Lücken insbesondere in den lokalen Netzen des Fußverkehrs und*
- *die Erreichung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum.*

Die folgenden investiven Maßnahmen sind förderfähig einschließlich aller Folge- und Zusammenhangsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähige Ausgaben siehe Teil II Nr. 3.4).

Hinweis: Die investiven baulichen Maßnahmen sind förderfähig, sofern diese in der Baulast der Antragsberechtigten stehen. Wenn dies nicht der Fall ist, muss die langfristige Nutzung mindestens für die Dauer der Zweckbindung gesichert sein; (vgl. Teil III A Nr. 7). Ein Nachweis über die entsprechende Vereinbarung ist vorzulegen.

(1) Bau und Ausbau von straßenbegleitenden und selbstständigen Fuß- und Radwegen sowie kombinierten Geh-/Radwegen

Hinweis: Die Schaffung von sicheren Radverkehrsanlagen durch Markierungsarbeiten ist als investive Maßnahme im Einzelfall zuwendungsfähig, wenn Sie gleichwertig auch hinsichtlich der subjektiven Sicherheit mit dem Bau- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen ist und Bau- und Ausbau ersetzt bzw. als duale (parallele) Führung ergänzt, um insbesondere den kapazitätsbedingten Ausbau für den Rad- und/oder Fußverkehr zu ersetzen. Sie müssen dazu dienen, durchgehende und in das Routennetz der Kommunen eingebundene Wegeführungen zu schaffen und dazu beitragen, die Umsetzung erheblich zu beschleunigen (z.B. durch den Wegfall aufwändiger Umgestaltungen des gesamten Straßenquerschnitts wegen der Entwässerung).

Förderfähig ist innerorts die einmalige Markierung von Radfahrstreifen, Radverkehrsfurten, Überquerungsstellen und Aufstellflächen als Teil eines Gesamtkonzeptes.

Die Maßnahme muss einen eigenen Verkehrswert besitzen. Für die Markierungen sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen zum Radnetz Hessen zu beachten, mit denen das Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Hessen konkretisiert wird. Schutzstreifen, die bestimmungsgemäß auch vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden können, sind nicht förderfähig. Die Zweckbindung der Markierungen wird auf sieben Jahre begrenzt (siehe Teil III Nr. 7).

(2) *Bau und Ausbau von Brücken und Durchlässen im Zuge von Fuß- und Radwegen sowie kombinierten Geh-/Radwegen*

(3) *Wegweisung und ergänzende Infrastruktur*

Hinweis: Zählstellen sind als ergänzende Infrastruktur förderfähig. Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Zählstelle mit dem landesweiten Zählstellennetz verknüpft wird und die Daten automatisiert in das Datenportal übermittelt werden (siehe www.rad-daten-hessen.de).

(4) *barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen*

Hinweis: Der Umbau von Haltestellen des ÖPNV wird durch die Verkehrsinfrastrukturförderung (Landesprogramm nach Entflechtungsgesetz bzw. Mobilitätsförderungsgesetz) finanziell unterstützt. Eine Förderung im Rahmen dieser Richtlinie ist deshalb nicht möglich.

(5) *Knotenpunktaus- und -umbau im Zuge von Radrouten und Routen der Fußverkehrsnetze einschließlich Lichtsignalanlagen*

(6) *Bau und Ausbau von Querungshilfen*

(7) *Bau- und Ausbaumaßnahmen zur Realisierung von Radschnell- und Rad-Direktverbindungen*

Hinweis: Bau- und Ausbaumaßnahmen zur Realisierung von Radschnell- und Raddirektverbindungen in kommunaler Baulast können auf der Grundlage dieser Richtlinie gefördert werden. Dies gilt unabhängig von deren Verbindungsfunktionsstufe nach RIN.

Radschnell- und Raddirektverbindungen sind Teil der landesweiten Netzplanung. Diese wird in Form einer Korridorstudie 2018 erstellt werden. Sie dienen insbesondere

dem Alltagsradverkehr mit mindestens 2.000 bzw. 1.500 Radfahrenden pro Werktag auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke.

Die Gestaltung von Radschnell-, Raddirekt- und Radverbindungen ist im „Radnetz Hessen, Qualitätsstandards und Musterlösungen“ (siehe: www.schneller-radfahren.de) in Verbindung mit den geltenden technischen Regelwerken (z. B. ERA) geregelt. Abweichungen von den Standards sind plausibel zu begründen und bedürfen einer Zustimmung der Bewilligungsbehörde.

- (8) *Bau und Ausbau von Fußwegen im Zuge von Radschnell- und Rad-Direktverbindungen*
- (9) *Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen*
- (10) *Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und auf dem Gelände öffentlicher Einrichtungen (z.B. Schulgelände) sowie an Mobilitätsstationen, Bike+Ride-Anlagen, Fahrradgaragen und –stationen.*

Hinweis: Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen auf Schulgelände ist auch dann zulässig, wenn der Zugang zeitlich und bezogen auf den Personenkreis eingeschränkt wird.

- (11) *Investitionen für innovative Modellprojekte nach Teil II Nr. 1 einschließlich wissenschaftlicher Begleitung*
- (12) *Planungsleistungen in Verbindung mit den oben genannten baulichen Maßnahmen, soweit diese unabhängig und vor bzw. gleichzeitig mit der Antragstellung für eine Zuwendung zur baulichen Umsetzung beantragt werden.*
- (13) *Projektsteuerung der Planung einschließlich der Vorbereitung der notwendigen Genehmigungen und Schaffung der planerischen Voraussetzung für eine Förderung und eine fachliche Begleitung der Gremien bei kreisübergreifenden Maßnahmen mit besonders komplexen Genehmigungsverfahren und besonderem Koordinationsbedarf wie beispielsweise Radschnell- oder Raddirektverbindungen.*

Hinweis: Grundsätzlich sind die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 8 förderfähig. Aufgrund des zu erwartenden langen Vorlaufs bei der Entwicklung von Radschnell- und Raddirektverbindungen können für Machbarkeitsstudien, die Planungsleistungen Grundlagenermittlung und Vorplanung (HOAI Leistungsphase 1 und 2) enthalten, separate Förderbescheide nach Teil II 2.2 Abs. 3 Machbarkeitsstudien für Modellprojekte zur Nahmobilität ausgestellt werden.

Bei allen anderen baulichen Maßnahmen sind in einem Antrag die Planungsleistungen mindestens bis zur HOAI Leistungsphase 5 zu beantragen.

Planungsleistungen (und z. B. Baugrundgutachten als Teil der Planung) sind förderfähig und gelten nicht als Baubeginn (siehe Teil III 5 Nr. 5). Es sei denn, sie sind alleiniger Zweck der Förderung.

Es wird dringend empfohlen, die Planung separat zu beantragen. Dabei ist zu beachten, dass innerhalb von maximal 3 Jahren nach dem Bescheiddatum (Stichtag ist jeweils der 1. Juni im dritten Jahr nach Erhalt des Bescheides) der Nachweis einer Finanzierung der Baumaßnahme erbracht werden muss. Als Nachweis kann ein Bescheid eines Förderprogrammes der EU, des Bundes, des Landes oder eine verbindliche Zusage Dritter dienen. Nur durch dieses Vorgehen ist die Förderung der Planungsausgaben auch dann sichergestellt, wenn das entsprechende Förderprogramm, das für die bauliche Umsetzung genutzt wird, keine Förderung der Planungsausgaben ermöglicht. Kann die Finanzierung nicht innerhalb der oben genannten Frist nachgewiesen werden, ist der Zuschuss zu den Planungsausgaben inklusive Zinsen (siehe AN-Best-P/GK) zurückzuzahlen.

Ausgaben für Planung und Bau können gemeinsam beantragt werden. Eine Förderung von Planungsausgaben ist rückwirkend (ab dem 1.1.2017) möglich, sofern die Planung den aktuellen Anforderungen einschließlich der Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen (siehe www.schneller-radfahren.de) entspricht. Dieses Vorgehen birgt jedoch die Gefahr, dass keine Förderung der Planungsausgaben erfolgt, wenn das Fördervorhaben sich als nicht förderfähig herausstellt oder eine Umsetzung nur mit anderen Fördermitteln möglich ist, die eine Förderung von Planungsausgaben ausschließen.

Ein Ausbau im Sinne dieser Richtlinie ist auch die grundhafte Erneuerung bestehender Anlagen entsprechend den Abs. 1 – 10.

2.2 Konzepte

Ziel der Förderung von Konzepten ist die Schaffung der notwendigen konzeptionellen Grundlagen für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr und einschließlich der Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr, um die Sicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu steigern. Mit der Förderung von Konzepten werden insbesondere folgende Teilziele verfolgt:

- *die Schaffung flächendeckender regionaler und lokaler Radnetzkonzepte auf Basis des durch das für Verkehr zuständige Ministerium entwickelte Rad-Hauptnetzes Hessen einschließlich der europäischen, nationalen und hessischen touristischen Radfernwege sowie der Radschnell- und Raddirektverbindungen,*
- *die Schaffung insbesondere lokaler Fußverkehrsnetzkonzepte*
- *die Stärkung des Mobilitätsmanagements in Schulen und öffentlichen Einrichtungen,*
- *die Untersuchung der Machbarkeit von neuen Ansätzen der Verkehrsinfrastruktur für die Nahmobilität und des Mobilitätsmanagements mit dem Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr, deren Erprobung durch Modellprojekte und deren wissenschaftliche Begleitung,*

Die folgenden Maßnahmen sind förderfähig:

(1) Fuß- und Radwegenetzanalysen und –planungen

Hinweis: Dazu gehören eigenständige Rad- und Fußverkehrskonzepte sowie Rahmenpläne für die Nahmobilität. Die Finanzierung von Verkehrsentwicklungsplänen, bei denen ohnehin ein Kapitel für Fuß- und Radverkehr enthalten sein muss, ist nicht vorgesehen, da es der finanziellen Entlastung von nicht förderfähigen Ausgaben dienen würde.

(2) Beratungsleistungen für Mobilitätsmanagement an Schulen und öffentlichen Einrichtungen

Hinweis: [Zuwendung ≤ 5.000 Euro]

Es werden pauschal 100 % der Ausgaben als förderfähig anerkannt. Darauf wird der Fördersatz des Antragstellers angewandt. Zum Fördersatz siehe Teil II 3.2.

Für die Bemessung der Zuwendung gilt daher:

100 % der Ausgaben für Beratungsleistungen * Fördersatz des Antragstellers = Zuwendung

(3) Machbarkeitsstudien für Modellprojekte zur Nahmobilität einschließlich deren exemplarischer Umsetzung und wissenschaftlicher Begleitung

Hinweis: Die Anerkennung als Modellprojekt erfolgt in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium.

Unter exemplarischer Umsetzung werden insbesondere temporäre Verkehrsversuche verstanden, die bestimmten Maßnahmen vorausgehen müssen. Darunter können Maßnahmen fallen, die die vorhandene Straßeninfrastruktur neu aufteilen und mit vergleichsweise geringem Aufwand Lösungen für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen. Ebenfalls förderfähig ist die wissenschaftliche Begleitung solcher temporären Verkehrsversuche.

Es werden pauschal 70 % der Ausgaben als förderfähig anerkannt. Darauf wird der Fördersatz des Antragstellers angewandt. Zum Fördersatz siehe Teil II 3.2.

Für die Bemessung der Zuwendung gilt daher:

**100 % der Ausgaben für das Honorar HOAI Leistungsphasen LPH I und II * 70 %
* Fördersatz des Antragsstellers = Zuwendung**

(4) *Nahmobilitäts-Checks*

Hinweis: Nahmobilitäts-Checks werden im Rahmen der AGNH als Planungsinstrument modellhaft entwickelt und dienen als Grundlage für die Antragsprüfung.

[Zuwendung ≤ 25.000 Euro]

Es werden 100 % der Ausgaben als förderfähig anerkannt. Darauf wird der Fördersatz des Antragstellers angewandt. Zum Fördersatz siehe Teil II 3.2.

Für die Bemessung der Zuwendung gilt daher:

100% der Ausgaben für den Nahmobilitäts-Check * Fördersatz des Antragstellers = Zuwendung

(5) *Fuß- und Radverkehrskonzepte für Großveranstaltungen*

Hinweis: Großveranstaltungen sind wiederkehrende oder einmalige in jedem Fall jedoch nicht kommerzielle Veranstaltungen der Antragsberechtigten, die eine umfangreiche temporäre Änderung der Infrastruktur einer Gemeinde erfordern.

Der Leitfaden zum Veranstaltungsverkehr der ivm GmbH 2007 ist zu beachten.

[Zuwendung (a) in Gebietskörperschaften bis 10.000 EW ≤ 6.000 Euro]

Zuwendung (b) in Gebietskörperschaften	10.001 bis 20.000 EW ≤ 9.000 Euro
	20.001 bis 30.000 EW ≤ 11.000 Euro
	30.001 bis 40.000 EW ≤ 13.000 Euro
	40.001 bis 50.000 EW ≤ 15.000 Euro

Zuwendung (c) in Gebietskörperschaften mit mehr als 50.000 EW ≤ 20.000 Euro]

Es werden 100 % der beantragten Ausgaben als förderfähig anerkannt. Darauf wird der Fördersatz des Antragstellers angewandt. Zum Fördersatz siehe Teil II 3.2.

Für die Bemessung der Zuwendung gilt daher:

100 % der Ausgaben für das Fuß- und Radverkehrskonzept * Fördersatz des Antragstellers = Zuwendung

Es gelten jeweils die zum Zeitpunkt der Antragsstellung veröffentlichten Angaben des Hessischen Statistischen Landesamtes Informationen unter.

<https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte/bevoelkerung>.

Bei Konzepterstellung sind die Vorgaben aus dem jeweils gültigen Nahverkehrspläne nach § 14 HÖPNVG zu beachten. Die relevanten Inhalte des jeweiligen Konzeptes sind bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen entsprechend § 14 Abs. 3 HÖPNVG zu berücksichtigen.

2.3 Öffentlichkeitsarbeit

Ziel der Förderung von Öffentlichkeitsarbeit ist die Unterstützung der Umsetzung der Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr und die Bewusstseinsbildung der am Verkehr teilnehmenden Personen, um die Sicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs zu steigern.

Dazu sind Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität förderfähig.

Hinweis: Die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität kann Materialien zur Information und Kommunikation sowie für die Teilnehmenden unentgeltliche Veranstaltungen bzw. Aktionen umfassen. Ausgeschlossen sind Maßnahmen, die auf einzelne Unternehmen bzw. deren Belegschaft ausgerichtet sind (Betriebliches Mobilitätsmanagement).

Personalausgaben des Antragsberechtigten sind nicht förderfähig.

Förderfähig sind insbesondere

(1) der Einsatz von im Rahmen der AGNH erarbeiteter bzw. empfohlener Medien und / oder Kampagnen durch die Antragsberechtigten,

Hinweis: Die Empfehlungen der Geschäftsstelle der AGNH im Hessischen Verkehrsministerium über Medien und Kampagnen zur Förderung der Nahmobilität sind zugrunde zu legen. Die jeweils aktuellen Werbemittel (GiveAways) sind auf der Webseite der AGNH unter <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/oeffentlichkeitsarbeit/werbemittel> dargestellt. Sie können erst nach Erhalt des Bescheides bestellt werden. Lieferfristen von in der Regel vier bis sechs Wochen sind zu beachten.

(2) Veranstaltungen für die Öffentlichkeit ohne Wettbewerbscharakter in Trägerschaft der Antragsberechtigten. In der Regel bestehen bei solchen Veranstaltungen keine Beschränkungen für nichtmotorisierte Verkehrsmittel. Ausgeschlossen sind Veranstaltungen mit Werbecharakter für einzelne Unternehmen. Die Teilnahme muss unentgeltlich sein. Kooperationen der Antragsteller/-innen sind möglich

Förderfähig sind die Ausgaben für die Veranstaltung. Dies sind in der Regel Ausgaben für Sachmittel und Dienstleistungen, in jedem Fall ausgenommen sind Speisen und Getränke.

(3) Displays oder Säulen zur Darstellung der Ergebnisse von Zählstellen, die Daten automatisiert in das Datenportal übermitteln (siehe www.raddaten-hessen.de). Die Zählstelle selbst kann über II 2.1 Abs. 3 gefördert werden. Die Zweckbindungsfrist des Displays oder der Säule entspricht der Zweckbindungsfrist für II 2.1 Abs. 3.

[Zuwendung (a) in Gebietskörperschaften bis 10.000 EW \leq 6.000 Euro

Zuwendung (b) in Gebietskörperschaften 10.001 bis 20.000 EW \leq 9.000 Euro

20.001 bis 30.000 EW \leq 11.000 Euro

30.001 bis 40.000 EW \leq 13.000 Euro

40.001 bis 50.000 EW \leq 15.000 Euro

Zuwendung (c) in Gebietskörperschaften mit mehr als 50.000 EW \leq 20.000 Euro]

100 % der förderfähigen Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit * Fördersatz des Antragstellers = Zuwendung

Es gelten jeweils die zum Zeitpunkt der Antragsstellung veröffentlichten Angaben des Hessischen Statistischen Landesamtes Informationen unter <https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte/bevoelkerung>.

Pro Kommune (Landkreis, Stadt oder Gemeinde) und Jahr ist eine Bewilligung für Öffentlichkeitsarbeit möglich.

3 Art, Umfang und Höhe der Förderung (Zuwendung)

Hinweis:

- Die Zweckbindungsfrist wird im Bescheid konkret festgelegt (siehe auch Teil III A Nr. 8).
- Mit Fördermitteln für Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit beschaffte bewegliche Güter (z. B. Infostand, Messestand) dürfen nicht veräußert werden, können jedoch im Aufgabenbereich des Zuwendungsempfängers weiterverwendet werden.

3.1 Art der Zuwendung

Die Zuwendungen werden als Projektförderungen gewährt.

3.2 Umfang und Höhe der Förderung (Zuwendung)

Die Zuwendung wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im Wege der Anteilfinanzierung als nicht rückzahlbarer Zuschuss zu den zuwendungsfähigen Ausgaben von in der Regel 70 Prozent gewährt. Die Höhe der Zuwendung richtet sich

a) für Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände nach der jeweiligen finanziellen Leistungsfähigkeit und der jeweiligen Stellung im Finanz- und Lastenausgleich und beträgt mindestens 60 Prozent und höchstens 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Umfasst das Projekt mehrere Gemeindegebiete wird ein einheitlicher gemittelter Fördersatz gewährt.

b) *für Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturunternehmen nach a) entsprechend dem Standort des Projektes. Umfasst das Projekt mehrere Gemeindegebiete, wird ein einheitlicher gemittelter Fördersatz gewährt.*

Bei Maßnahmen mit einer besonderen überkommunalen verkehrlichen Bedeutung kann zusätzlich eine Anhebung des Fördersatzes um bis zu 10 Prozentpunkte gewährt werden. Entsprechend kann für kommunale Empfänger nach der finanziellen Leistungsfähigkeit und der Stellung im Finanz- und Lastenausgleich eine Förderung von höchstens 90 Prozent gewährt werden.

Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit werden in der Regel mit 60 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert. Die Förderung für kommunale Empfänger richtet sich nach der finanziellen Leistungsfähigkeit und der Stellung im Finanz- und Lastenausgleich und beträgt mindestens 50 Prozent und höchstens 70 Prozent.

Hinweis: Nach 3.2 dieser Richtlinie werden Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit mit bis zu 70 Prozent gefördert. Dies ist die Höchstförderung und bei analoger Anwendung des Förderkorridors von insgesamt 20 Prozentpunkten liegt die Durchschnittsförderung in diesen Fällen bei 60 Prozent und somit um 10 Prozentpunkte niedriger als bei den übrigen Förderungen mit einer Regelförderung von 70 Prozent.

Hat eine Maßnahme eine besondere überkommunale verkehrliche Bedeutung, kann – unabhängig von der Art der Maßnahme – der Fördersatz um 10 Prozentpunkte angehoben werden. Damit kann entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit des Zuwendungsempfängers der Fall auftreten, dass eine Maßnahme für die Öffentlichkeitsarbeit mit 80 Prozent (70 % IMA-Fördersatz + 10 % Anhebung aufgrund besonderer überkommunaler verkehrlicher Bedeutung = 80 %) gefördert wird. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Maßnahme für die Öffentlichkeitsarbeit in Kombination mit einer Baumaßnahme oder einer Planung von besonderer überkommunaler verkehrlicher Bedeutung erfolgt.

Der Betrag der zuwendungsfähigen Ausgaben wird im Zuwendungsbescheid festgesetzt und zur Grundlage der Förderung gemacht.

Hinweis: Rückforderungen aufgrund von Verstößen gegen die Bewilligungsauflagen sind von den oben genannten Regelungen ausgenommen. Hessen Mobil prüft die grundsätzliche Förderfähigkeit und legt die Zuwendungshöhe anhand der vorgelegten Kostenschätzung der HOAI Leistungsphase LPH 3 oder anhand eines Angebots für Planungsleistungen oder Öffentlichkeitsarbeit fest. Im Rahmen der Grundsatzprüfung

werden die förderfähigen Maßnahmen festgelegt und das Projekt abgegrenzt. Projektteile oder Ausgabenpositionen, die nicht oder nur in geringem Maße den Zielen der Nahmobilitätsrichtlinie entsprechen, werden als nichtzuwendungsfähige Ausgaben abgesetzt. Ebenso Maßnahmenteile, die anderweitig finanziert und gefördert werden. Eine weitergehende baufachliche Prüfung durch die Bewilligungsbehörde ist nicht vorgesehen.

Der Zuwendungsempfänger, die Zuwendungsempfängerin legt erst mit Nachweis der Verwendung die Ausgabenblätter vor und bescheinigt, dass die Zuwendungen zweckentsprechend verwandt wurden und dass die anerkannten Regeln der Technik sowie die in Hessen geltenden Vorgaben zur Barrierefreiheit eingehalten sind. Eine Prüfung der Verwendung der Fördermittel mit dem vereinfachten Verfahren (nur bei Gemeinden, Gemeindeverbänden und Zweckverbänden möglich) erfolgt durch die Bewilligungsbehörde in Form von Stichproben für mindestens 10 Prozent der geförderten Maßnahmen.

Die Addition der Regelfördersätze und der möglichen Anhebungen ermöglicht Förderungen bis zu 90 Prozent der förderfähigen Ausgaben. Die Bewilligungsbehörde kann in der Ausübung ihres Ermessens diese Regelsätze absenken. Sofern für Zuwendungszwecke Pauschalsätze festgelegt sind, gelten diese.

3.3 Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind die Ausgaben

- (1) *für bauliche Maßnahmen für den Bau oder Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie für die gesetzlich definierten Bestandteile der Anlage einschließlich deren Ausstattung. Die Abgrenzung der Baukosten erfolgt nach Festlegung der Bewilligungsbehörde. Vorteile, die der Trägerin oder dem Träger des Vorhabens neben der Verbesserung der Verhältnisse für die Nahmobilität entstehen, sind auszugleichen,*

Hinweis: Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.

Ausgabenpositionen bei denen offensichtlich Einnahmen und Gewinnerwartungen vermutet werden (z. B. Werbung) sind nicht förderfähig.

- (2) *für die Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität*

Hinweis: Planungsleistungen zur Nahmobilität umfassen neben Teil II Nr. 2.2 Konzepte auch Teil II Nr. 2.1 Abs. 12 Planungsleistungen in Verbindung mit den baulichen Maßnahmen aus Teil II Nr. 2.1 Abs. 1 – 11.

(3) für Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität

Bei baulichen Maßnahmen nach Nr. 1 und für Planungsleistungen nach Nr. 2 ist eine Kofinanzierung mit Mitteln der Europäischen Union, des Bundes und mit Mitteln Dritter möglich. Die Höhe der Gesamtförderung bestimmt sich nach Teil II Nr. 3.2. Dabei muss der Eigenanteil der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers mindestens 10 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen. Darüber hinaus ist eine Kombination mit dem Investitionsprogramm der HESSENKASSE möglich.

Hinweis:

Die Förderfähigkeit der einzelnen Maßnahmenteile zu Absatz 1 ist unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Umgang mit Haushaltsmitteln sowie anhand der gesetzlichen Grundlagen und der aktuellen technischen Regelwerke zu beurteilen. Dies sind insbesondere die Qualitätsstandards und Musterlösungen zum Radnetz Hessen (siehe: www.schneller-radfahren.de), die Standards der FGSV, RIN, RAL, RAS, EFA, ERA, Hinweise zur Nahmobilität, Hinweise zum Fahrradparken und die Nahmobilitätsstrategie für Hessen.

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger können insbesondere die Seitenräume der Straße ausgebaut und "möbliert" werden. Städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Gestaltung des Straßenraumes sind grundsätzlich förderfähig, soweit diese den öffentlichen Straßenraum betreffen. Eine Abgrenzung zur Freiraumplanung ist im Rahmen der Grundsatzprüfung zu klären (vgl. Teil II Nr. 3.2).

Insbesondere bei Hauptstraßen und Ortsdurchfahrten sind nicht allein die verkehrlichen Belange, sondern auch die vielfältigen Funktionen einer Straße im Sinne der Richtlinie angemessen zu berücksichtigen und grundsätzlich förderfähig.

Der Grunderwerb ist förderfähig.

Sofern von den Vorgaben, Empfehlungen oder Hinweisen der technischen Regelwerke abgewichen wird, ist ein entsprechendes Konzept (Fuß- oder Radverkehrskonzept) oder das Ergebnis eines durchgeführten Nahmobilitäts-Checks (siehe Teil II Nr. 2.2 Abs.

4) vorzulegen. Darin ist die Abweichung von den technischen Standards plausibel und nachvollziehbar zu begründen.

Zuschüsse der Landkreise an die Gemeinden, die aus der Kreisumlage finanziert werden, sind keine Beiträge Dritter. Die Zahlungen aus dem Kapitalausgleichsstock sind als Eigenmittel der Gemeinden zu werten.

Mehrausgaben können nur auf der Grundlage eines formalen Antrags anerkannt werden. Erhöhen sich die zuwendungsfähigen Ausgaben einer bewilligten Maßnahme aufgrund des Submissionsergebnisses bzw. des Ergebnisses des Vergabeverfahrens kann auf Basis eines Antrags und entsprechend den vorhandenen Haushaltsmitteln eine erhöhte Zuwendung gewährt werden.

Planänderungen und -ergänzungen sind von der Zuwendungsempfängerin oder vom Zuwendungsempfänger plausibel und nachvollziehbar zu begründen. Dadurch entstehende Ausgabenerhöhungen sind grundsätzlich durch Einsparungen an anderer Stelle auszugleichen.

Eine in der Ausgabenschätzung enthaltene Position „Unvorhergesehenes“ wird in Höhe von bis zu 5 Prozent empfohlen und anerkannt. Weitere Nachträge sind grundsätzlich nicht zuwendungsfähig. In begründeten Einzelfällen kann auf Basis eines Antrages und entsprechend den vorhandenen Haushaltsmitteln eine erhöhte Zuwendung gewährt werden.

Hinweis: Begründete Einzelfälle liegen insbesondere vor durch nicht zu planende Mehrausgaben durch Munitionsfunde oder besondere Anforderungen auf Grund des Baugrundes trotz entsprechender Voruntersuchungen, durch zusätzliche Hygienemaßnahmen auf Grund von neuen Pandemien, durch zusätzliche Lagerausgaben, durch Lieferschwierigkeiten notwendiger anderer Bauteile und daraus resultierender Verzögerungen, durch zusätzliche, erst im Planungsprozess erkennbare erforderliche Leistungen bei komplexen Planungsvorhaben wie Radschnellverbindungen oder überkommunalen Verbindungen.

Preisgleitklauseln können grundsätzlich nicht angewandt werden. In besonderen Ausnahmesituationen (z.B. unkalkulierbare Preise für Baustoffe auf Grund von Lieferschwierigkeiten) kann das für Verkehr zuständige Ministerium die Anwendung von Preisgleitklauseln zulassen. In diesen Fällen kann auf Basis eines Antrags und entsprechend den vorhandenen Haushaltsmitteln eine erhöhte Zuwendung gewährt werden.

Hinweis: Dies gilt auch für Änderungen der Ausgabenhöhe zwischen den Zuwendungszwecken nach II 2.1 Investive Maßnahmen und 2.2 Konzepte.

Für eine bautechnisch einwandfreie Planung sollte eine bauvorbereitende Baugrunduntersuchung vorliegen. Wird zur Beantragung der Fördermaßnahme kein Baugrundgutachten vorgelegt, sind Mehrkosten nach Bescheiderteilung (Planungsänderung, Massenänderung etc.) im Rahmen von Erd- oder Bodenarbeiten nicht zuwendungsfähig, wenn die geänderten Umstände durch eine bauvorbereitende Baugrunduntersuchung erkennbar gewesen wären. Der Nachweis der fehlenden Erkennbarkeit ist durch die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger zu führen.

3.4 Nicht zuwendungsfähige Ausgaben

- (1) *Ausgaben, die durch andere als die Vorhabenträgerin oder den Vorhabenträger zu tragen sind (z.B. verpflichtende Ausgabenanteile nach Kreuzungsrecht, Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes nach § 127 ff BauGB, Straßen-Beiträge nach § 11 Abs. 3 des Kommunalabgabengesetzes (KAG)). Soweit die Kommune keine Beiträge erhebt, werden diese pauschal abgezogen,*

Hinweis: Geh- und Radwege in der Baulast des Landes- oder des Bundes sind nicht zuwendungsfähig.

- (2) *Ausgaben für die Anlagen der Straßenbeleuchtung, soweit die Anlagen nicht aus besonderen Gründen erforderlich werden,*

Hinweis: Als besonderer Grund ist die Verbesserung der subjektiven Sicherheit und des Sicherheitsempfindens zu werten. Davon kann bei innerörtlichen Fußwegen, die als eigenständige Wege abseits beleuchteter Straßen verlaufen und über keine anderweitige Beleuchtung verfügen, in der Regel ausgegangen werden.

Ein weiterer besonderer Grund ist bei Radschnellwegen auf Grund der angestrebten Geschwindigkeiten gegeben.

Ein weiterer besonderer Grund ist die Beleuchtung von wichtigen Schulrouten außerorts, um den Weg zur Schule mit dem Rad auch in Herbst und Winter attraktiv zu machen. Als wichtige Schulrouten gelten insbesondere Wege mit einem Potenzial von mindestens 30 Fahrten in der Spitzenstunde bzw. bei kombinierten Fuß- und Radwegen 30 Personen in der Spitzenstunde (in Anlehnung an die Einsatzgrenzen von Fußgängerüberwegen) in einer Entfernung von bis zu 7,5 Kilometern von den jeweiligen Schulstandorten (entspricht bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h 30 Minuten Schulweg).

Die Beleuchtung soll bedarfsgerecht, d.h. sensorgesteuert, und wo möglich mit Photovoltaik betrieben werden. Die Beleuchtung gilt als investive Maßnahme nach II 2.1. Die Planung der Beleuchtung ist nach II 2.1 (12) förderfähig.

- (3) *Umsatzsteuerbeträge, die die Trägerin oder der Träger des Vorhabens als Vorsteuer nach § 15 Umsatzsteuergesetz absetzen kann,*
- (4) *Verwaltungs- und Baunebenkosten, soweit diese nicht im Einzelfall nach Teil II Nr. 2.1 (13) zuwendungsfähig sind,*

Hinweis: Als nicht zuwendungsfähige Ausgaben gelten insbesondere folgende in der DIN 276, Kostengruppe 700 und 800 aufgeführten Baunebenkosten: Bauherrenaufgaben, Finanzierungskosten und allgemeine Baunebenkosten.

- (5) *Ausgaben für Unterhaltung und Instandhaltung und für die Beschaffung von Kapital (insbesondere Zinsen).*

4 Verfahren

Das Antrags- und Entscheidungsverfahren ist einstufig gestaltet. Mit der Durchführung des Verfahrens ist Hessen Mobil beauftragt.

4.1 Antragstellung und Bewilligung

Die Antragstellung kann jederzeit erfolgen. Anträge sind auf dem zur Antragstellung aktuellen Formblatt von Hessen Mobil mit den erforderlichen Projektunterlagen vor Beginn des Vorhabens bei Hessen Mobil vollständig einzureichen. Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss sichergestellt werden.

Nach Eingang der förmlichen Förderanträge prüft Hessen Mobil die Förderwürdigkeit auf der Grundlage der Bestimmungen dieser Richtlinie. Dies umfasst insbesondere die Prüfung, ob die Vorgaben nach Teil I Nr. 1 – 4 und Teil II Nr. 1 und 2 erfüllt sind.

Hinweis: Hessen Mobil prüft als Bewilligungsbehörde die Förderfähigkeit und legt im Rahmen dieser Richtlinie die Förderhöhe in eigenem Ermessen fest (siehe Teil II Nr. 3.2). Nach der Prüfung durch Hessen Mobil erfolgt die Festlegung der zu bewilligenden Maßnahmen im Rahmen von Beratungen der Bewilligungsbehörde mit der zuständigen Stelle im Verkehrsministerium. Grundsätzlich sind die Anträge quartalsweise nach Ihrer Dringlichkeit zu bewerten und möglichst im Laufe des nachfolgenden Quartals zu be-

willigen. Als Antragseingang gilt der Tag an dem der Antrag prüffähig vorliegt. Die Stichtage sind 1. März, 1. Juni, 1. September, 30. November. Es ist sicherzustellen, dass zu dem Stichtag 1. September des jeweiligen Haushaltsjahres noch Mittel zur Bewilligung zur Verfügung stehen.

Für AGNH-Werbemittel gelten verkürzte Antragsfristen, Anträge werden unabhängig von der oben genannten Stichtagregelung bearbeitet.

Tabelle 1 Orientierungsrahmen für die Dringlichkeit eines Vorhabens

Priorität	Zuwendungszweck	Bemerkungen
I	Projekte mit besonderer überkommunaler verkehrlicher Bedeutung	Teil II Nr. 3.2
I	Fuß- und Radverkehrskonzepte (Analysen und Planungen)	Teil II Nr. 2.2 Abs. 1
I	Nahmobilitäts-Checks	Teil II Nr. 2.2 Abs. 4
I	Machbarkeitsstudien für Modellprojekte zur Nahmobilität	Teil II Nr. 2.2 Abs. 3
I	Investitionen für innovative Modellprojekte nach Teil II Nr. 1 einschließlich wissenschaftlicher Begleitung	Teil II Nr. 2.1 Abs. 11
I	Planungsleistungen für Radschnell- und Raddirektverbindungen – Grundlagenermittlung und Vorplanung (HOAI Leistungsphase I und II)	Teil II Nr. 2.2 Abs. 12
I	Öffentlichkeitsarbeit	Teil II Nr. 2.3
II	Bau- und Ausbaumaßnahmen zur Realisierung von Radschnell- und Rad-Direktverbindungen inkl. Planungsleistungen (HOAI Leistungsphasen III bis IX).	Teil II Nr. 2.1 Prüfen ob Mittel aus dem MobFöG oder Bundesmitteln zur Verfügung stehen! Diese sind vorrangig zu verwenden!
II	Bau und Ausbau von Fußwegen im Zuge von Radschnell- und Rad-Direktverbindungen	Teil II Nr. 2.1 Abs. 8

Priorität	Zuwendungszweck	Bemerkungen
II	Bau und Ausbau von selbstständigen Fußwegen inkl. der erforderlichen Brücken und Durchlässe	Teil II Nr. 2.1 Abs. 1, 2
II	Wegweisung und ergänzende Infrastruktur	Teil II Nr. 2.1 Abs. 3
II	Beratungsleistungen für Mobilitätsmanagement an öffentlichen Einrichtungen	Teil II Nr. 2.2 Abs. 2
II	Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und auf dem Gelände öffentlicher Einrichtungen (z.B. Schulgelände) sowie an Mobilitätsstationen, Bike+Ride-Anlagen, Fahrradgaragen und -stationen	Teil II Nr. 2.1 Abs. 10 Prüfen ob Mittel aus dem MobFöG zur Verfügung stehen! Diese sind vorrangig zu verwenden!
II	Planungsleistungen in Verbindung mit baulichen Maßnahmen außer Radschnell- und Raddirektverbindungen <u>Hinweis:</u> Ein eigenständiger Förderantrag für Planungsleistungen ist ausdrücklich erwünscht – siehe Teil II Nr. 2.1 Abs. 12	Teil II Nr. 2.1 Abs. 12
III	Beratungsleistungen für Mobilitätsmanagement an Schulen.	Teil II Nr. 2.2 Abs. 2
III	Fuß- und Radverkehrskonzepte für Großveranstaltungen	Teil II Nr. 2.2 Abs. 5
III	Knotenpunktaus- und -umbau im Zuge von Radrouten und Routen der Fußverkehrsnetze einschließlich Lichtsignalanlagen	Teil II Nr. 2.1 Abs. 5
III	Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen	Teil II Nr. 2.1 Abs. 9
III	Bau und Ausbau von Querungshilfen	Teil II Nr. 2.1 Abs. 6
III	barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen	Teil II Nr. 2.1 Abs. 4

Priorität	Zuwendungszweck	Bemerkungen
III	Bau und Ausbau von straßenbegleitenden Fuß- und Radwegen und selbstständigen Radwegen sowie kombinierten Geh-/Radwegen inklusive der erforderlichen Brücken und Durchlässe (Bau von selbstständigen Fußwegen siehe Priorität II)	Teil II Nr. 2.1 Abs. 1, 2

Für Vorhaben, die gefördert werden sollen, können im Einzelfall gesonderte Nachweise hinsichtlich Ziel, Zweck und erwartetem Nutzen angefordert werden.

4.2 Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass

- (1) die Maßnahme nicht Teil eines anderen Fördervorhabens des Landes Hessen, sondern ein abgegrenztes Projekt ist, zulässig ist eine Kombination mit dem Investitionsprogramm der HESSENKASSE; dieser Sachverhalt ist nachzuweisen,*
- (2) das Vorhaben nach Art und Umfang dem Verwendungszweck nach Teil II Nr. 2 entspricht, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt sind und es mit anderen städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen abgestimmt ist,*
- (3) das Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,*
- (4) die anerkannten technischen Regelwerke unter Beachtung der in Hessen eingeführten landesspezifischen Regelungen sowie die einschlägigen Gesetze beachtet werden,*
- (5) die Maßnahme nicht bereits durch öffentliche Mittel gefördert worden ist,*
- (6) eine eindeutige Trennung der förderfähigen Investitionsmaßnahmen von nicht förderfähigen Maßnahmen für Erneuerung, Ersatzbeschaffung und Erhaltung vorgenommen werden kann,*
- (7) die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger erklärt, dass die Möglichkeit der im Sinne des Wettbewerbs diskriminierungsfreien Nutzung der Anlagen gegeben sein wird,*

- (8) *die Belange von Menschen mit Behinderung berücksichtigt sind (vgl. Teil III),*
- (9) *die Ausgaben für investive Projekte nach Teil II Nr. 2.1 die Bagatellgrenze von 20.000 Euro nicht unterschreiten (ohne Planungskosten, inklusive Mehrwertsteuer),*
- (10) *die Ausgaben für Projekte nach Teil II Nr. 2.2 und 2.3 die Ausgaben von 2.000 Euro nicht unterschreiten (inklusive Mehrwertsteuer),*
- (11) *mit der Durchführung des Projektes noch nicht begonnen wurde.*

Hinweis: Die Bagatellgrenze für Planungsleistungen nach Teil II Nr. 2.1 Abs. 12 ist analog zu Teil II Nr. 4.2 Abs. 10 mit 2.000 Euro anzusetzen.

Abweichend von der Darstellung im „Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen“, Seite 7 kann die Ausschreibung bereits vor der Bescheiderteilung erfolgen - jedoch nicht die Vergabe.

4.3 Mittelabruf

Der Mittelabruf hat spätestens bis zum 10. November des jeweiligen Haushaltsjahres bei Hessen Mobil zu erfolgen.

Innerhalb des festgelegten Bewilligungszeitraums (grundsätzlich maximal fünf Jahre) ist das Projekt durchzuführen bzw. fertigzustellen. Ein Verwendungsnachweis ist entsprechend den Vorgaben der VV zu § 44 LHO (ANBest-P für Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturunternehmen oder der ANBest-GK für kommunale Gebietskörperschaften) vorzulegen. Die Aufteilung der Zuwendung in einzelne Jahresraten erfolgt im Zuwendungsbescheid. Eine Übertragung über das letzte Jahr des festgelegten Bewilligungszeitraumes hinaus ist grundsätzlich nicht möglich. Wird der Bewilligungszeitraum überschritten, entfällt der Anspruch auf die restlichen Zuwendungen.

Hinweis: Wird der Verwendungsnachweis nach Ablauf des Bewilligungszeitraums vom Zuwendungsempfänger vorgelegt, so erfolgt eine Kürzung der Förderung um 25 %. Das Ende des Bewilligungszeitraums wird im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Hinweis: Die Fertigstellung der Maßnahme wird durch den Zuwendungsempfänger nachgewiesen.

Hinweis: Wird die Maßnahme nicht innerhalb des festgelegten Zeitraums durchgeführt, wird der Bescheid widerrufen und es werden die Verwaltungskosten nach HVwKostG erhoben.

Unter den Voraussetzungen der §§ 48, 49 HVwVfG kann der Zuwendungsbescheid (teilweise) zurückgenommen oder widerrufen werden. Eine etwaige (auch anteilige) Erstattung des Förderbetrages richtet sich nach den VV Nr. 8.4 und 8.5 zu § 44 LHO in Verbindung mit § 49a HVwVfG.

Tabelle 2 Im Rahmen des Verwendungsnachweises vorzulegende Unterlagen und Zeitpunkt der Fertigstellungsanzeige

Kap.	Zuwendungszweck, Fördertatbestand	Maßgeblicher Zeitpunkt für die Fertigstellungsanzeige	Unterlagen für Verwendungsnachweis
2.1	Investive Maßnahmen	Datum der VOB-Abnahme des Hauptgewerkes	Nachweise gem. §44 LHO, Anlage AN-Best-GK bzw. ANBest-P
2.2	Planungen und Konzepte	Tag der Schlussrechnung	Kopie der Studie, Untersuchung oder Planungskonzeption
2.3	Öffentlichkeitsarbeit	- Veranstaltung: Letzter Tag - Publikation: Tag der Schlussrechnung	Formlose Bestätigung (z.B. Foto, bei Publikationen Belegexemplar) und Rechnung

5 Weitere Bestimmungen

- (1) *Zuwendungsbescheide erteilt Hessen Mobil.*
- (2) *Mittelabrufe sowie der Verwendungsnachweis sind Hessen Mobil zur Prüfung vorzulegen soweit im Zuwendungsbescheid keine andere Regelung getroffen wurde.*
- (3) *Auszahlung der Mittel erfolgt durch Hessen Mobil.*
- (4) *Projektergebnisse bleiben im geistigen Eigentum der Antragstellerin oder des Antragstellers.*
- (5) *Dem in Hessen für Verkehr zuständigen Ministerium sind auf Anfrage Projektberichte kostenfrei zur Veröffentlichung zur Verfügung zu stellen.*

III Allgemeine Förderbestimmungen

A Allgemeine Förderbestimmungen

Grundsätzlich gelten die folgenden allgemeinen Förderbestimmungen, sofern nicht in Teil II besondere Regelungen getroffen sind.

Die Zuwendungen werden nach Maßgabe der §§ 48 und 56 Hessisches Finanzausgleichsgesetzes (HFAG) - Zuwendungen zur Projektförderung und diesen Richtlinien gewährt.

- 1. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung nach diesen Richtlinien besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Die Finanzierungshilfen sind stets zusätzliche Hilfen. Sie sind erst dann vorzusehen, wenn andere öffentliche und private Finanzierungsmöglichkeiten in angemessenem und zumutbarem Maße genutzt worden sind. Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss sichergestellt sein. Die Finanzierungshilfen werden nur für einen begrenzten Zeitraum gewährt; die dauernde Unterstützung ist ausgeschlossen. Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des im Zuwendungsbescheid bestimmten Zwecks verwendet werden und unterliegt dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.*
- 2. Für die Gewährung, die Auszahlung und die Rückzahlung von Zuwendungen, den Nachweis ihrer Verwendung und die Prüfung der Verwendungsnachweise gelten die Vorschriften des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG), § 44 der Hessischen Landeshaushaltsordnung (LHO) und die hierzu erlassenen Vorläufigen Verwaltungsvorschriften (VV) sowie die Bestimmungen des Hessischen Verwaltungskostengesetzes (HVwKostG) sowie des HFAG in ihrer jeweils geltenden Fassung, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen sind.*

Die Rücknahme und der Widerruf (auch teilweise) von Zuwendungsbescheiden sind nach § 4 Abs. 4 HVwKostG kostenpflichtig, sofern diese auf Gründen beruhen, die die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger zu vertreten hat.

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (AN-Best-P, Anlage 2 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 LHO) sind zum Bestandteil des Zuwendungsbescheids zu erklären. Empfangen eine Gebietskörperschaft oder ein Zusammenschluss von Gebietskörperschaften Zuwendungen, sind die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwen-

dungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-GK, Anlage 3 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 LHO) zum Bestandteil des Zuwendungsbescheids zu erklären.

Hierbei sind in ihrer jeweils geltenden Fassung insbesondere zu beachten:

- § 48 HFAG,
- § 44 der Hessischen Landeshaushaltsordnung (LHO) nebst den dazu erlassenen VV einschließlich der Anlagen ANBest-P, ANBest-GK,
- Hess. Subventionsgesetz,
- §§ 97 ff. GWB, VOB/A Abschnitt 1 und 2, UVgO und VgV
- Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG),
- ÖPNV-Gesetz,
- Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG),
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGg und HessBGg),
- Hessisches Straßengesetz (HStrG),
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- HVA B-StB und HVA L-StB,
- Runderlass vom 23.11.2020 "Ausschluss von Bietern und Bewerbern wegen schwerer Verfehlungen" (Staatsanzeiger Nr. 48/2020, S. 1216 f.),
- Gemeinsamen Runderlass zum Öffentlichen Auftragswesen (Vergabeerlass) vom 14.08.2021 (Staatsanzeiger Nr. 34/2021, S. 1091 f.),
- Runderlass vom 15.05.2015 "Korruptionsvermeidung in hessischen Kommunalverwaltungen" (Staatsanzeiger Nr. 24/2015, S. 630 f.).

3. Für nicht kommunale Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger gilt:

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger haben bei der Vergabe und Abwicklung von Aufträgen Nr. 3 der jeweils einschlägigen Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest-P) zu beachten.

Finden die ANBest-P Anwendung, dann ist der Zuwendungsbescheid zusätzlich mit folgender Auflage (§ 36 Abs. 2 Nr. 4 HVwVfG) und folgendem Hinweis zu verbinden:

„Über den Wortlaut von Nr. 3.2 Satz 1 ANBest-P hinaus haben Zuwendungsempfänger als öffentliche Auftraggeber nach § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) den Vierten Teil des GWB, die Vergabeverordnung (VgV) und den Abschnitt 2 des Teils A der VOB (VOB/A-EU) oder als Sektorenauftraggeber nach § 100 GWB den Vierten Teil des GWB und die Sektorenverordnung (SektVO) anzuwenden, wenn der geschätzte Auftragswert ohne Umsatzsteuer der öffentlichen Aufträge die durch § 106 GWB in Bezug genommenen Schwellenwerte erreicht oder überschreitet. Es wird darauf hingewiesen, dass die übrigen Bestimmungen der Nr. 3 der ANBest-P (Nr. 3.1, 3.2 Satz 2 und 3.3) unmittelbar gelten und zu beachten sind.“

Die kommunalen Zuwendungsempfängerinnen und -empfänger haben bei der Vergabe und Abwicklung von Aufträgen das für sie geltende Vergaberecht anzuwenden (Nr. 3.1 ANBest-GK). Der Zuwendungsbescheid ist zusätzlich mit folgender Auflage (§ 36 Abs. 2 Nr. 4 HVwVfG) und folgendem Hinweis zu verbinden:

„Über den Wortlaut von Nr. 3.1 ANBest-GK hinaus haben Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger als öffentliche Auftraggeber nach § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) den Vierten Teil des GWB, die Vergabeverordnung (VgV) und den Abschnitt 2 des Teils A der VOB (VOB/A-EU) oder als Sektorenauftraggeber nach § 100 GWB den Vierten Teil des GWB und die Sektorenverordnung (SektVO) anzuwenden, wenn der geschätzte Auftragswert ohne Umsatzsteuer der öffentlichen Aufträge die durch § 106 GWB in Bezug genommenen Schwellenwerte erreicht oder überschreitet. Es wird darauf hingewiesen, dass die übrigen Bestimmungen der Nr. 3 der ANBest-GK (Nr. 3.2 und 3.3) unmittelbar gelten und zu beachten sind.“

Bei der Vergabe und Ausführung von Planungsleistungen nach Teil II 2.1 Nr. 12 in Verbindung mit Maßnahmen nach Teil II 2.1 Nr. (1), (2) und (4) - (8) ist das Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen der Ingenieure und Landschaftsarchitekten im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB) ergänzend zu den allgemeinen vergaberechtlichen Regelungen anzuwenden.

- 4. Städte und Gemeinden, einschließlich ihrer Eigenbetriebe, haben den Runderlass betreffend Korruptionsvermeidung in hessischen Kommunalverwaltungen (StAnz. 2015 S. 630) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten. Dies ist im Zuwendungsbescheid als Nebenbestimmung aufzuerlegen.*
- 5. Es handelt sich um Leistungen aus öffentlichen Mitteln im Sinne des hessischen Subventionsgesetzes vom 18. Mai 1977 (GVBl. I S. 199) in Verbindung mit dem Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037). Die Antragsangaben und Tatsachen, von denen*

die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch.

Hinweis: Teil III Nr. 4. gilt nur für Verkehrsunternehmen.

6. *Die Förderung wird auf der Grundlage eines schriftlichen Antrags gewährt, der vor Beginn des Vorhabens zu stellen ist, soweit unter Teil II nichts Abweichendes geregelt ist.*

Eine Förderung nach diesen Richtlinien wird nur für solche Vorhaben bewilligt, die noch nicht begonnen worden sind (Refinanzierungsverbot). Vorhaben dürfen nicht begonnen werden, bevor der Zuwendungsbescheid rechtswirksam geworden ist.

Auf Grundlage eines begründeten Antrags kann im Einzelfall eine Ausnahme vom Refinanzierungsverbot durch die Bewilligungsbehörde zugelassen werden, aus der jedoch kein Anspruch auf Förderung dem Grunde oder der Höhe nach abgeleitet werden kann.

Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten, wenn dieser in direktem Zusammenhang mit dem Förderprojekt steht. Bei Baumaßnahmen gelten Planung, Bodenuntersuchung und Grunderwerb nicht als Beginn des Vorhabens, es sei denn, sie sind alleiniger Zweck der Förderung. Organisatorische Vorbereitungen zu öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen gelten nicht als Beginn des Vorhabens, wenn der Förderberechtigte mit ihnen keine Verpflichtung zur Durchführung des Vorhabens eingeht.

Bei genehmigungspflichtigen Vorhaben ist die fachrechtliche Zulassung der Maßnahme vor der Bewilligung der Fördermittel vorzulegen.

In begründeten Ausnahmefällen kann die Bewilligungsbehörde eine Unbedenklichkeitsbescheinigung der zuständigen Behörde zulassen. Die fachrechtliche Zulassung der Maßnahme muss dann spätestens bis zum Zeitpunkt des Baubeginns nachgereicht werden.

Hinweis: Nicht als Beginn des Vorhabens gelten ebenfalls:

- Vorbereitung des Baufeldes (z.B. Rodungen, Gebäudeabbruch),
- naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen und -zahlungen,
- Verfahren zur Beweissicherung,
- Leitungsverlegungsarbeiten,
- Erstellung eines Bestandskatasters der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr und die Beschaffung der dafür erforderlichen EDV-Programme

Planungsleistungen bzw. förderfähige bauvorbereitende Maßnahmen können als förderfähige Ausgaben anerkannt werden, sofern diese nach Inkrafttreten der Richtlinie am 1.1.2017 beauftragt wurden.

7. Die Höhe der Zuwendung aus dem Kommunalen Finanzausgleich richtet sich bei kommunalen Empfängern nach der finanziellen Leistungsfähigkeit und der Stellung im Finanz- und Lastenausgleich, § 48 Abs. 2 HFAG.

Ausnahmen davon sind nach Abstimmung möglich insbesondere, wenn EU- oder Bundesvorgaben entgegenstehen beziehungsweise zum Verlust entsprechender Fördermittel führen. Über die Mittel verfügt das für Verkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für kommunale Angelegenheiten zuständigen Ministerium und dem Ministerium der Finanzen.

8. Für investive Projekte ist Fördervoraussetzung, dass die zweckentsprechende Nutzung in einem angemessen langen Zeitraum von in der Regel sieben Jahren, bei Infrastrukturinvestitionen von in der Regel 15 Jahren, sichergestellt und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nachgewiesen wird. Nach Art. 71 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 gelten fünf Jahre nach der Abschlusszahlung an die Begünstigte oder den Begünstigten als Mindestnutzungsdauer. Abweichungen hiervon sind ggf. in Teil II geregelt.

9. Die mit der erhaltenen Zuwendung erstellten Anlagen müssen im Eigentum der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers verbleiben oder die bestimmungsgemäße Nutzung der Anlage muss durch Grunddienstbarkeiten gesichert sein. Ausnahmen hiervon können auf Antrag zugelassen werden, wenn der Zweck der Zuwendung durch die Veräußerung nicht gefährdet wird.

Die Zweckbestimmung von Anlagen bzw. Bauwerken zur Verbesserung der Sicherheit bei der Querung von Bundes-, Landes oder Kreisstraßen für den Rad- und Fußverkehr (z.B. bauliche Querungshilfen, Lichtsignalanlagen) muss durch eine Vereinbarung zwischen dem Baulastträger der Straße und der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger für die Zweckbindungsfrist von 15 Jahren gesichert sein. Die Anlagen bzw. Bauwerke werden Teil der Straße und damit Eigentum des jeweiligen Baulastträgers der Straße.

Die konkrete Zweckbindungsfrist ist auf die jeweilige Maßnahme bezogen im Zuwendungsbescheid zu regeln.

Hinweis: In den Bescheiden sind folgende Zweckbindungsfristen vorzusehen:

Tabelle 3 Zweckbindungsfristen im Einzelnen

Zuwendungszweck	Zweckbindungsfrist
Investive Maßnahmen nach II 2.1 Abs. 1, 2 und 4 - 12	15 Jahre
Investive Maßnahmen nach II 2.1 Abs. 3	7 Jahre
Konzepte nach II 2.2	keine
Planungskonzepte	keine
Öffentlichkeitsarbeit nach II 2.3 Kampagnen und Veranstaltungen	Zweckbindung ist nach der Durchführung der Kampagne oder der Veranstaltung beendet. Mit Fördermitteln beschaffte bewegliche Güter (z.B. Infostand, Messestand) dürfen nicht veräußert werden.

10. *Eigenleistungen (Eigenarbeitsleistungen) und Sachleistungen können als zuwendungsfähig anerkannt werden, soweit die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger sich schriftlich verpflichtet, die Leistungen zu erbringen und nachzuweisen. Der Wert unbarer Eigenleistungen wird mit dem gesetzlichen Mindestlohn festgesetzt und sowohl im Finanzierungsplan als auch im Verwendungsnachweis als fiktive Ausgabe als Teil der Eigenmittel darzustellen.*

Eigenleistungen müssen belegmäßig nachgewiesen und mit Stundennachweis und Angaben zu den erbrachten Leistungen erfasst und bestätigt sein, so dass sie von einer unabhängigen Stelle geprüft werden können. Sie müssen nach Art und Umfang im Hinblick auf das Erreichen des Zuwendungszwecks notwendig und angemessen sein sowie in der Höhe dem gesetzlichen Mindestlohn entsprechen. Die Zuwendung selbst darf dabei insgesamt nicht höher sein als die Summe der tatsächlich geleisteten Ausgaben. Diese Vorschrift ist als Auflage in den Bewilligungsbescheid aufzunehmen soweit zutreffend.

11. *Abweichend von Nr. 4.2 Abs. 2 Satz 1 der ANBest-P hat die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger Gegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten 800 Euro (ohne Umsatzsteuer) überschreiten, zu inventarisieren.*
12. *Abweichend von Nr. 5.1.6 Satz 1 der ANBest-GK ist die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger verpflichtet, unverzüglich der Bewilligungsbehörde anzuzeigen, wenn Gegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten ohne Umsatzsteuer einen Betrag von 800 Euro überschreiten, nicht mehr entsprechend dem Zuwendungszweck verwendet oder benötigt werden.*
13. *Nach Abschluss der geförderten Maßnahme ist die zweckentsprechende Verwendung der Förderung der Bewilligungsbehörde entsprechend den ANBest-P oder ANBest-GK nachzuweisen, soweit im Zuwendungsbescheid keine andere Regelung getroffen wurde.*
14. *Die Auszahlung von Zuwendungen unter 25.000 Euro erfolgt erst nach Eingang des Verwendungsnachweises.*
15. *Eine Kumulation der Förderung nach diesen Richtlinien mit einer Förderung des Bundes oder der Europäischen Union oder anderen öffentlichen Fördergebern ist zulässig. Die Höhe der kumulierten Gesamtförderung bestimmt sich nach Teil II Nr. 3.2. Diese Förderungen reduzieren die zuwendungsfähigen Ausgaben nach Teil II nicht.*
Darüber hinaus ist eine zusätzliche Förderung aus anderen Förderprogrammen des Landes Hessen ausgeschlossen, zulässig ist eine Kombination mit dem Investitionsprogramm der HESSENKASSE.

Hinweis: Teile eines Projektes, die nach dieser Richtlinie nicht gefördert werden oder nicht förderfähig sind, können aus anderen Programmen gefördert werden sofern diese eindeutig abgegrenzt und getrennt abgerechnet werden können. Dazu gehört z. B. ein erhöhter Aufwand für Gestaltung. Auszuschließen ist eine Doppelförderung.

Insbesondere ist es möglich, Planungsausgaben über die Nahmobilitätsrichtlinie zu fördern und den Bau aus anderen Mitteln zu finanzieren. Dabei ist zu beachten, dass innerhalb von maximal 3 Jahren nach dem Bescheiddatum für die Planung (Stichtag ist jeweils der 1. Juni im dritten Jahr nach Erhalt des Bescheides) die Finanzierung der Baumaßnahme nachzuweisen ist (siehe Teil II Nr. 2.1 Abs. 12).

Für Maßnahmen, die durch den Bund (z.B. Klimaschutzrichtlinie, Förderprogramme im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan / Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs) oder die EU gefördert werden können, dürfen Landesmittel zur Kofinanzierung eingesetzt werden. Dabei gilt eine Bagatellgrenze

von 25.000 Euro förderfähiger Gesamtausgaben. Der Fördersatz wird entsprechend Teil II 3.2 ermittelt. Die Förderung des Bundes und der EU werden davon abgezogen. Die Förderung solcher Maßnahmen wird in der Regel zeitlich prioritär bewilligt (siehe Teil II 4.1).

16. *Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat in jede von der Bewilligungsbehörde oder einer von ihr beauftragten Stelle für erforderlich gehaltene Überwachung und Überprüfung einzuwilligen sowie Evaluierungen zu unterstützen.*
17. *Der Hessische Rechnungshof ist berechtigt, bei den Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfängern die bestimmungsmäßige und wirtschaftliche Verwaltung und Verwendung der Zuwendungen zu prüfen. Die Prüfung kann sich auch auf die sonstige Haushalts- und Wirtschaftsführung der Empfängerin oder des Empfängers erstrecken, soweit es der Rechnungshof für seine Prüfung für notwendig hält (§ 91 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 LHO). Das Prüfungsrecht gilt auch für Prüfungen der Rechnungshöfe des Bundes und der Europäischen Union.*
18. *Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger erklärt sich mit Antragstellung damit einverstanden, dass zum Zwecke der Transparenz Name, Angaben über das Vorhaben und über die Höhe des Zuschusses in geeigneter Form veröffentlicht werden können.*
19. *Bei der Umsetzung des Projekts sind die soziale und ökologische Verträglichkeit des Projekts sowie die Beachtung der Chancengleichheit von Frauen und Männern zu gewährleisten. Die Belange behinderter Menschen sollen berücksichtigt werden.*

B Beihilferechtliche Einordnung

Zuwendungen auf der Grundlage dieser Richtlinie sind keine Beihilfen im Sinne des Art. 107 Abs. 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

C Inkrafttreten

Diese Richtlinien treten am Tag ihrer Veröffentlichung im Staatsanzeiger für das Land Hessen in Kraft. Sie ersetzen die bisherigen Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität vom 16. März 2021 (StAnz. Nr. 14/2021, S. 477). Für Förderungen, die nach diesen Richtlinien gewährt wurden, bleiben sie auch nach Ablauf ihrer Geltungsdauer weiterhin anwendbar.

Wiesbaden, den 19. September 2022

Bernhard Maßberg

D Abkürzungsverzeichnis der Hinweistexte

AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
bzw.	beziehungsweise
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
MobFöG	Mobilitätsfördergesetz
HOAI	Honorarordnung für Bauleistungen
HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz
LHO	Landeshaushaltsordnung
LPH	Leistungsphase
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
VOB	Verdingungsordnung für Bauleistungen
VN	Verwendungsnachweis
z.B.	zum Beispiel